Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3554

22. 01. 96

Antrag

der Abgeordneten Brunhilde Irber, Susanne Kastner, Dr. Eberhard Brecht, Iris Follak, Marion Caspers-Merk, Annette Faße, Anke Fuchs (Köln), Iris Gleicke, Karl-Hermann Haack (Extertal), Jann-Peter Janssen, Marianne Klappert, Horst Kubatschka, Antje-Marie Steen, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Lothar Ibrügger, Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Jella Teuchner, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Förderung eines Modellprojekts für Umwelt und Verkehr im Tourismus

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Fremdenverkehr in Deutschland ist ein immer noch expandierender Wirtschaftszweig. Zunehmende Besucherzahlen in den Erholungsgebieten sind die Folge eines geänderten Freizeitverhaltens. Immer mehr Stadtbewohner finden in ihrem direkten Umfeld nicht mehr den notwendigen Ausgleich. Einer wachsenden Besucherzahl stehen aber zurückgehende natürliche oder naturbelassene Erholungsflächen gegenüber. Vielerorts wird der Besucherandrang über den Eintrittspreis oder die Logiskosten reguliert. Damit wird Erholung in den attraktivsten Gegenden zu einem für immer mehr Menschen unerschwinglichen Handelsgut. Dieser aus der freien Marktwirtschaft entlehnte Gedanke ist der falsche Weg der Besucherlenkung. Erholungsgebiete müssen in ausreichendem Maße für alle Bevölkerungs- und Einkommensschichten zugänglich bleiben.

Für die Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete ist der zunehmende Individualverkehr zu einem zentralen Problem geworden. Besonders Nationalparks und andere ökologisch sensible Erholungsgebiete sind deshalb gezwungen, die Grenzen der jeweiligen Besucherzahlen zu erkennen. Wirksame Methoden der Besucherlenkung müssen daher bei aller gebotenen Vorsicht gegenüber Regulativen im Verhalten der Bürger entwickelt werden. Wünschenswert ist eine Lenkung, die die Besucherströme in umweltfreundlichen Verkehrsträgern aufnimmt und daher ohne eine Beschneidung der absoluten Besucherzahlen auskommt.

Um Erfahrungen in einer auf öffentliche Verkehrsträger gestützte Besucherlenkung in einer ausgewiesenen Naturlandschaft zu sammeln, soll ein geeigneter Nationalpark in einem Modellprojekt ein entsprechendes Angebot an Verkehrsträgern für die Besucher entwickeln.

Aus einem solchen Modell können für alle Naturräume in Deutschland Richtwerte ermittelt werden.

Der Nationalpark Bayerischer Wald ist eine Einrichtung von gesamtstaatlicher Bedeutung. Er dient als Schutzraum für Flora und Fauna und für das Grundwasser. Seit der Gründung dieses ältesten Nationalparks Deutschlands vor 25 Jahren zieht er jährlich bis zu 1,5 Millionen Besucher an. Er ist dadurch ein bedeutender Faktor in der Fremdenverkehrswirtschaft dieser sonst strukturschwachen Region. Darüber hinaus trägt er dazu bei, Wissen über Zusammenhänge von Natur und Umwelt zu vermitteln und das Umweltbewußtsein zu verstärken.

Die von der bayerischen Staatsregierung geplante Erweiterung des Nationalparks von bisher rd. 13 000 ha auf eine Fläche von 23 000 ha ist aus tourismuspolitischer Sicht begrüßenswert. Zusammen mit dem tschechischen Nationalpark Sumava bildet dieses Areal das größte zusammenhängende Waldgebiet Mitteleuropas. Neben der Chance, ein einzigartiges Naturgebiet zu erhalten, kann die Intensivierung eines grenzüberschreitenden Tourismus auch einen Beitrag zur Völkerverständigung leisten.

Eine gleichermaßen gute Straßen- wie schlechte Schienenanbindung des Gebietes führte in den letzten Jahren zu einer erheblichen Zunahme des touristischen Individualverkehrs. Hinzu kommt das stark gestiegene grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen seit der Öffnung der Grenze zu Tschechien im Jahr 1990, für das das Verkehrsnetz des ehemaligen Zonenrandgebietes nicht ausgelegt ist.

Diese Situation steuert auf den totalen Verkehrskollaps zu und läßt, dadurch bedingt, den Wegfall der Prädikate „Luftkurort" bzw. „Erholungsort" befürchten. Es ist daher notwendig, die zu erwartenden Besucherströme in das vergrößerte Naturschutzgebiet in umweltverträgliche Bahnen zu leiten und sowohl im Nationalpark selbst als auch im Vorfeld auf Busse und Bahnen umzulenken. Damit dies erreicht werden kann, muß der öffentliche Personenverkehr eine echte Alternative zum Auto bieten.

Die mit der Erweiterung des Nationalparks Bayerischer Wald notwendig werdenden Verkehrsplanungen bieten alle Voraussetzungen für eine exemplarische Verbindung von Umweltschutz und Tourismus, die auch auf andere Naturschutz- und Fremdenverkehrsgebiete in der Bundesrepublik Deutschland übertragen werden können. Die Mitverantwortung des Bundes begründet sich, weil die Tschechische Republik in die länderübergreifenden Verkehrswegeplanungen einbezogen werden muß.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein Modellprojekt der umweltverträglichen Besucherlenkung und Verkehrsanbindung für den Nationalpark Bayerischer Wald zu entwickeln.

Dieses Modell eines integralen Gesamtverkehrskonzepts soll an sechs Eckpunkten orientiert werden:

a) Anreise über die Fernverbindungen der Bahn

Die erste Stufe innerhalb eines integralen Verkehrssystems, das den Individualverkehr auf die Schiene umleiten soll, muß das Angebot attraktiver Bahnverbindungen bereits für die Anreise in das Feriengebiet beinhalten. Dazu ist eine deutlich verbesserte Anbindung der Region an den Schienenfernverkehr notwendig.

b) Im Fahrtakt abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen von den Verkehrsknotenpunkten in die touristischen Zentren

Von den zentralen Knotenbahnhöfen müssen abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen zu den Urlaubsorten führen. Durch eine moderne Ausstattung (z. B. Panoramawagen), hohe Taktfrequenzen – auch am Wochenende – und eine gute Anbindung an das Fernverkehrsnetz kann der Schienenverkehr eine gute Alternative zur Fahrt mit dem Auto auf den überlasteten Straßen werden.

c) Pendelverkehr zwischen den zentralen Urlaubsorten und den touristischen Attraktionen

Den mit dem öffentlichen Personenverkehr angereisten Urlaubern muß die Möglichkeit geboten werden, die touristischen Attraktionen ihres Urlaubsgebietes mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen. Dazu muß ein Pendelverkehr zwischen den zentralen Urlaubsorten und den hauptsächlichen Zielgebieten angeboten werden, der in den Hauptreisezeiten auch eine Sperrung der Anfahrtsrouten erlaubt.

d) ‚Park-and-ride'-Möglichkeiten für Tagesausflügler aus der näheren Umgebung

Besondere Einrichtungen sind notwendig für die Umlenkung des Tagesausflugsverkehrs aus der näheren Umgebung in umweltverträgliche Bahnen. Hierzu gehören großzügig angelegte ‚Park-and-ride'-Flächen, von denen ein Buspendelverkehr in die eigentlichen Ausflugsgebiete führt.

e) Grenzüberschreitende Bahnverbindungen

Bei der Ausgestaltung des integralen Verkehrskonzepts muß ein besonderes Augenmerk auf die grenzüberschreitenden Zugverbindungen gelegt werden, um eine Verbindung zum tschechischen Nationalpark Sumava zu gewährleisten. Dazu muß die längst geforderte durchgehende Bahnverbindung zwischen Deutschland und Tschechien endlich realisiert werden. Über den touristischen Aspekt hinaus ist dies vor allem auch für die Verlagerung des grenzüberschreitenden Gütertransports von der Straße auf die Schiene von Bedeutung, um die Lärm- und Abgasbelastung in diesem ökologisch sensiblen Natur- und Erholungsgebiet zu reduzieren.

f) Barrierefreies Reisen für behinderte Menschen

Die Reisemöglichkeiten des integralen Verkehrskonzepts müssen so beschaffen sein, daß sie behinderten Menschen eine barrierefreie Nutzung aller Verkehrsmittel erlaubt.

Bonn, den 27. Januar 1996

Brunhilde Irber
Susanne Kastner
Dr. Eberhard Brecht
Iris Follak
Marion Caspers-Merk
Annette Faße
Anke Fuchs (Köln)
Iris Gleicke
Karl-Hermann Haack (Extertal)
Jann-Peter Janssen
Marianne Klappert
Horst Kubatschka
Antje-Marie Steen
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Lothar Ibrügger
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Jella Teuchner
Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Außer von Erholungsurlaubern, die im Nationalpark Bayerischer Wald einen längeren Urlaub verbringen, werden der Nationalpark und die umliegenden Gebiete stark von Ausflugs- und Naherholungstouristen besucht, die überwiegend mit dem Auto anreisen. Besonders in den Hauptreisezeiten sind die zentralen Touristenorte und die Straßen zu den touristischen Attraktionen stark belastet (Lärm- und Abgasbelastung, überfüllte Parkplätze, zugeparkte Straßen).

Seit der Öffnung der Grenzen zur Tschechischen Republik hat der Verkehr durch den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr nochmal erheblich zugenommen. Die Verkehrsstatistik weist auf den grenzüberschreitenden Verbindungen im Dreiländereck Böhmerwald – Bayerischer Wald – Mühlviertel im Vergleich zum Stand von 1988 eine Steigerung bis 1992 um 4192 % auf. Im Gebiet des Bayerischen Waldes sind die Hauptverkehrsrouten völlig überlastet. Diese Situation ruft Widerstände bei der lokalen Bevölkerung gegen die Nationalpark-Erweiterung hervor.

zu a) Verbesserung der Anbindung an den Schienenfernverkehr

Bislang wird die Region nur einmal täglich von einem aus Hamburg kommenden IC bedient, am Samstag kommt eine weitere IC-Verbindung aus dem Ruhrgebiet über Frankfurt hinzu. In den Großraum München jedoch gibt es keine durchgehende Fernverbindung, ebensowenig in die nördlich angrenzenden Bundesländer und Berlin.

Für die Anbindung nach Süden muß die zuführende eingleisige Strecke Landshut – Plattling modernisiert und für eine höhere Taktfrequenz ausgebaut werden (bisher nur

Zwei-Stunden-Takt möglich). Dabei kann die Anlage neuer Kreuzungsstrecken/-bahnhöfe eine kostengünstige Alternative zum zweispurigen Ausbau darstellen.

zu b) Abgestimmte Bus- und Bahnverbindungen

Bei der Ausgestaltung der Nahverbindungen muß eine Abkehr von der bisherigen Verkehrspolitik stattfinden.

Im Gebiet des Bayerischen Waldes sind das Schienennetz in den letzten Jahrzehnten stark zurückgebaut und notwendige Investitionen unterlassen worden. Für das integrale Verkehrskonzept müssen hier zum einen die noch betriebenen Streckenabschnitte Plattling – Bayerisch Eisenstein, Zwiesel – Grafenau und Zwiesel – Bodenmais modernisiert, zum anderen stillgelegte Strecken wieder in Betrieb genommen werden. Hierbei kommt der Strecke Passau – Haidmühle besondere Bedeutung zu, da die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der zur Zeit nur für den Gütertransport genutzten Strecke zu einer spürbaren Entlastung der parallel verlaufenden Bundesstraße 12 beitragen kann. Weitere Streckenabschnitte, die für den Personenverkehr zu reaktivieren sind, sind die als Museumsbahn genutzte Strecke Gotteszell – Viechtach sowie die erst vor wenigen Jahren stillgelegten Strecken Viechtach – Kötzting sowie Jandelsbrunn – Haidmühle – Novo Udoli.

Die große Akzeptanz der Touristen für die privat betriebene Regentalbahn sowie für die gas- und elektrobetriebenen Busse im Nationalparkgebiet zeigt, daß günstige umweltverträgliche Alternativen durchaus angenommen werden.

zu c) Pendelverkehr

Damit kann der sowohl aus touristischen wie umweltschützerischen Gesichtspunkten problematischen Ballung des Autoverkehrs im Bereich der touristischen Attraktionen entgegengewirkt werden (Lärm- und Abgasbelastung, überfüllte Parkplätze, zugeparkte Straßen).

zu d) Tagesausflugsverkehr

Im Rahmen des Modellprojekts können moderne Wasserstoffbusse oder kombinierte Diesel-/Elektro-Busse zum Einsatz kommen, welche die relativ weiten Anfahrtswege mit Dieselmotor, im sensiblen Naturschutzgebiet aber im Elektrobetrieb fahren.

zu e) Grenzüberschreitender Schienenverkehr

Mit der Einrichtung z. B. eines Regionalexpresses nach Pilsen kann das Gebiet des tschechischen Nationalparks Sumava in das Verkehrskonzept einbezogen sowie den tschechischen Besuchern die Zufahrt zum Nationalpark Bayerischer Wald erleichtert werden.

Die tschechische Seite hat außerdem mehrfach Interesse an einer günstigen Gütertransportverbindung zum Freihafen Deggendorf und damit Zugang zum Donauschiffsverkehr signalisiert, der bislang auf der Straße erfolgen muß.



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333